

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



LA LIGNE A GRANDE VITESSE : UNE INFRASTRUCTURE INDISPENSABLE POUR LE VAR

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec ses 5 millions d'habitants est une des régions les plus peuplées de la France métropolitaine.

Sa particularité réside dans le fait qu'elle comporte sur un territoire relativement réduit quatre (4) grandes agglomérations (Marseille-Toulon- Nice et Avignon) et qu'elle se situe sur un positionnement stratégique sur l'arc méditerranéen, notamment par rapport à ses voisins immédiats que sont l'Espagne et l'Italie.

Par ailleurs, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur se classe dans les toutes premières régions d'Europe pour son activité touristique, le département du VAR étant, quant à lui, le premier département touristique de France avec ses 72 millions de nuitées. La frange littorale entre Marseille, Toulon et Nice, avec une forte concentration de la

population et particulièrement attractive au plan touristique ne peut rester à l'écart des grands échanges internationaux et mérite que l'on s'interroge sur l'évolution des déplacements, tous modes confondus, à l'horizon d'une vingtaine d'années et au-delà.

Les études menées à ce jour sur les besoins de déplacements à l'horizon 2020 mettent en évidence que les infrastructures existantes, même améliorées en terme de capacité, ne pourront répondre à la satisfaction de ces besoins tant en temps de parcours qu'en ce qui concerne la sécurité. Pour faire face à l'augmentation des besoins de déplacements et à la satisfaction des usagers en terme de temps de parcours et de sécurité, seule la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse reliant la LGV Méditerranée à la Côte d'Azur et à l'Italie peut répondre à ces objectifs.

CONTACT

nom du déposant :

Horace LANFRANCHI

Président du Conseil Général du VAR

390 Avenue des Lices

BP 1303

83076 TOULON CEDEX

personnes ressources :

Alain PRUVOST

Directeur Général Adjoint

**Délégué aux Routes,
Transports, Ports et Forêts**

Tél. : 04.94.18.62.18

Fax : 04.94.18.62.78

Email : apruvost@cgc83.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

UNE INFRASTRUCTURE...



DES OBJECTIFS PARTAGES AVEC TOULON-PROVENCE-MEDITERRANEE

Le Conseil Général du VAR, la Communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée (T.P.M) et le Syndicat Mixte du SCOT Provence-Méditerranée soutiennent le projet de construction d'une ligne à grande vitesse sur les objectifs arrêtés par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003.

Ces partenaires naturels partagent des objectifs communs et souhaitent rappeler les enjeux majeurs auxquels devra répondre le projet.

1. Une ligne nouvelle à grande vitesse de dimension internationale :

La LGV PACA doit être conçue comme le "chaînon manquant" de l'arc méditerranéen ferroviaire qui reliera les réseaux à grande vitesse italiens, français et espagnols. Pour cela, le projet doit notamment intégrer la connexion au réseau italien par une liaison entre Nice et San Remo (point de départ de la LGV vers Gênes). Cette dimension internationale permettra en outre de mobiliser des fonds européens qui sinon seront très difficiles à obtenir.

2. Une ligne nouvelle à grande vitesse qui permettra de libérer des capacités nouvelles de transport sur le ligne existante Marseille-Vintimille :

La LGV PACA doit offrir une double valeur ajoutée en accélérant les relations depuis et entre les pôles de PACA et en permettant le développement de services TER à haute fréquence sur le ligne classique autour des grandes aires urbanisées de la région (Aix-Marseille, Toulon, Nice, Cannes, Grasse).

3. Une ligne nouvelle à grande vitesse qui dessert "en ligne" les pôles de PACA :

Le tracé de la ligne nouvelle, la localisation des gares TGV au plus près du cœur des aires urbaines et l'organisation des dessertes doivent permettre de mettre en réseau les grands ensembles urbains de PACA (Avignon, Aix, Marseille, Toulon, l'Est Varois et la Côte d'Azur.)

4. Une ligne nouvelle à grande vitesse qui comporte deux gares dans le Var :

La première dans l'aire toulonnaise, au plus près de son cœur attractif et la seconde dans l'est varois permettant la desserte des agglomérations de Fréjus-Saint-Raphaël et de Draguignan. Ces gares doivent être desservies par le réseau TER afin d'en faire de véritables pôles d'échanges multimodaux. Il faut en outre prévoir les raccordements entre la ligne classique et la LGV pour que des TGV puissent desservir les gares centrales de Toulon et de Saint-Raphaël.

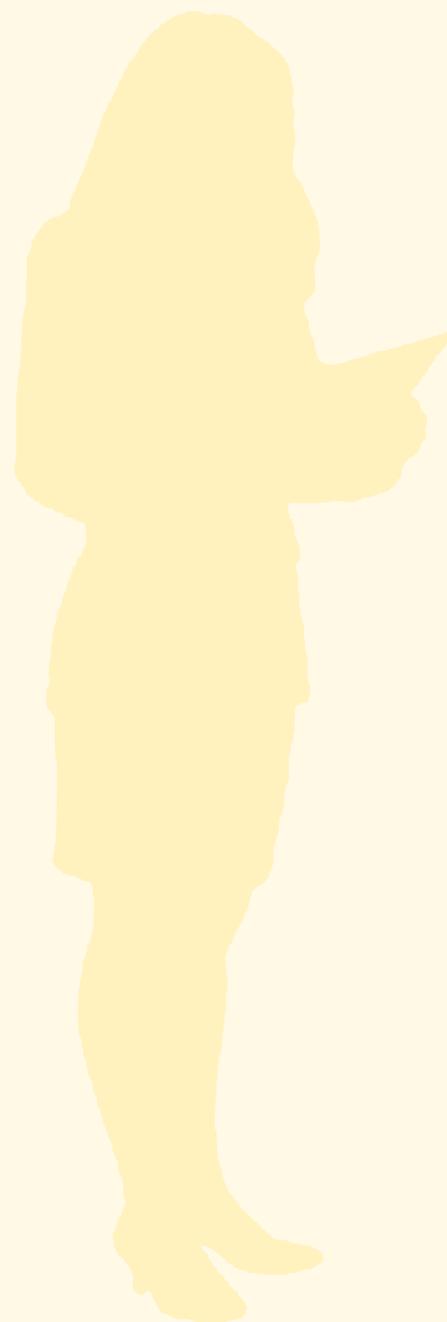
Le Conseil Général du VAR entend faire prendre en compte ces attentes pour :

→ la desserte de l'agglomération toulonnaise comptant plus de 550.000 habitants, 180.000 emplois et accueillant 45% de la fréquentation touristique varoise afin de conforter et de renforcer le rôle majeur de la ville préfecture dans la région et sur l'arc méditerranéen.

→ la desserte de l'Est varois avec ses 300.000 habitants et accueillant 48% de la fréquentation touristique varoise afin d'accompagner les projets de développement de ce secteur du département en pleine expansion.

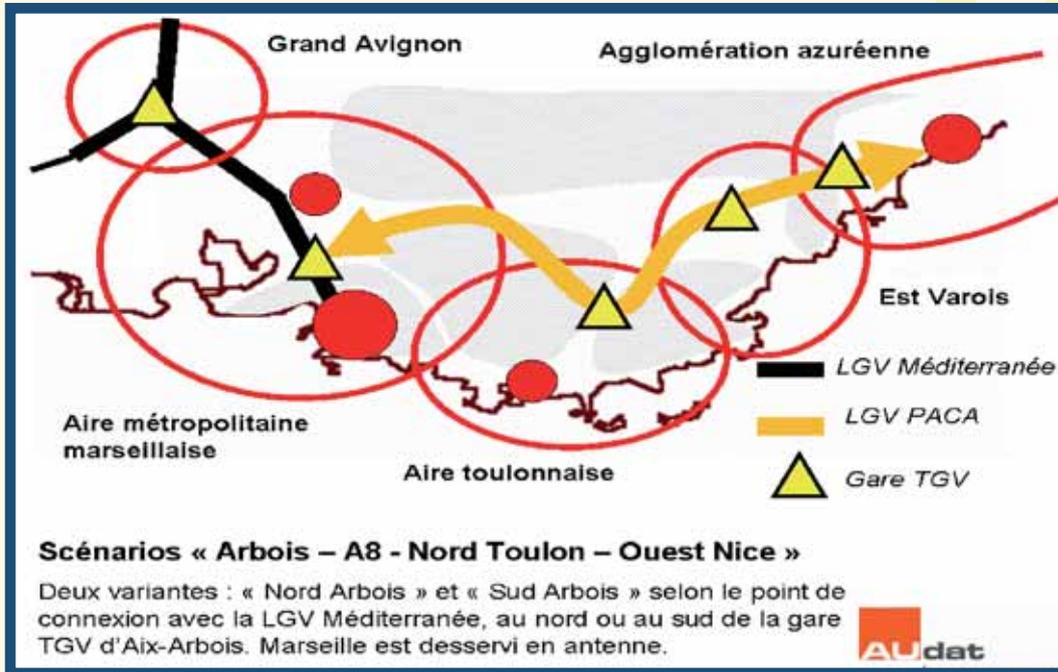
Par ailleurs, la ligne à grande vitesse, en libérant des capacités sur la ligne actuelle Marseille-Vintimille, doit

permettre de développer le transport de marchandises par fer en direction de l'Italie afin d'apporter une réponse aux difficultés grandissantes en terme de sécurité sur le réseau autoroutier et routier de la région. Les solutions évoquées par Réseau Ferré de France, privilégiant le transport de fret par la future ligne Lyon-Turin et le développement du cabotage maritime entre l'Espagne et l'Italie paraissent insuffisantes pour traiter le problème du fret en transit dans notre région.



...INDISPENSABLE POUR LE VAR

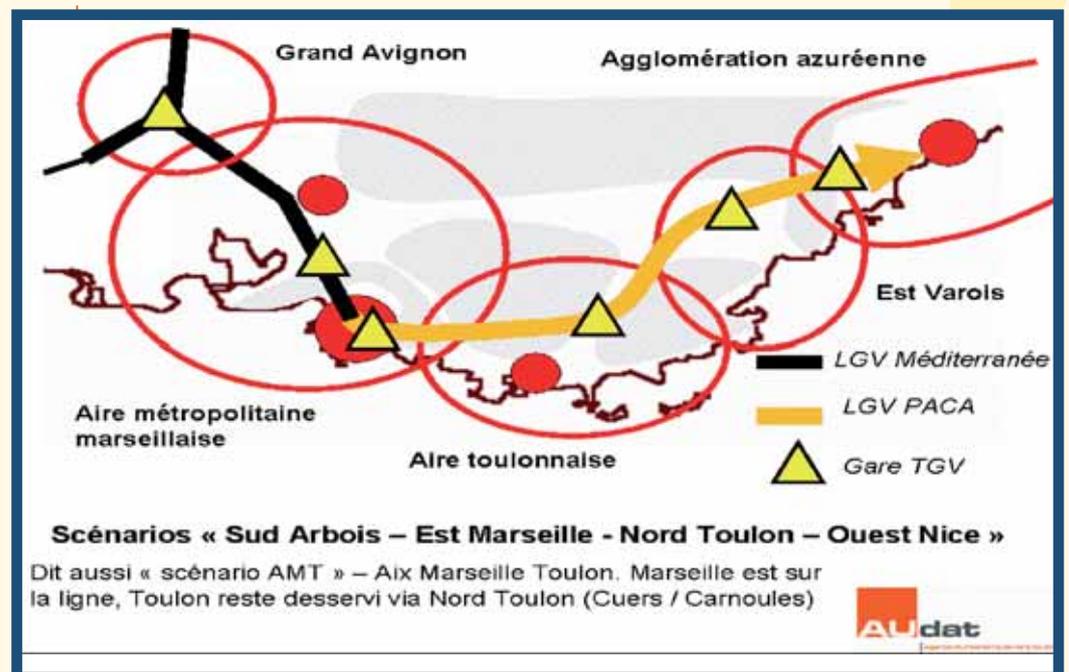
LES SCENARIOS RETENUS PAR RESEAU FERRE DE FRANCE



Les scénarios retenus par Réseau Ferré de France figurant dans le dossier support n'apportent pas des réponses satisfaisantes en terme de desserte et de satisfaction des usagers pour le département du VAR, notamment pour l'agglomération toulonnaise.

L'organisation des dessertes envisagée pour l'agglomération toulonnaise

- une desserte principalement organisée depuis la gare nouvelle de Toulon-Nord.
- seulement 3 allers/retours par jour depuis la gare de Toulon Centre alors que les besoins de desserte vers Paris passent de 7 TGV actuellement à 14 à l'échéance 2020.
- une desserte vers la province et l'international envisagée uniquement depuis la gare nouvelle de Toulon Nord (22 allers/retours).
- des temps de parcours sensiblement identiques aux temps de parcours actuels.
- une gare nouvelle excentrée nécessitant un temps de trajet de



l'ordre de 30 à 35 minutes pour une aire de chalandise limitée.

La desserte de l'Est varois prévue pour 1,1 million de voyageurs par an sera assurée par 29 allers/retours en TGV, toutes destinations confondues.

Elle se fera :

- depuis la gare nouvelle Les Arcs-Le Muy en liaison avec la ligne existante

pour des TGV en direction ou en provenance de Nice.

- depuis la gare actuelle de Saint-Raphaël pour certaines missions desservant ensuite la Côte d'Azur. Cette organisation des dessertes pour l'Est varois paraît a priori satisfaisante pour répondre aux besoins de ce secteur du département.

UNE INFRASTRUCTURE...

... indispensable pour le Var

DES AMELIORATIONS ATTENDUES

Le maintien d'une offre TGV à Toulon Centre au minimum au niveau actuel est indispensable pour que l'agglomération toulonnaise puisse pleinement profiter de sa position stratégique dans la région.

Pour satisfaire cette exigence, il sera nécessaire de prévoir les raccordements entre la ligne à grande vitesse et la ligne existante au droit de la gare nouvelle de Toulon Nord, ce qui permettra aux TGV au départ de Toulon Centre de rejoindre la ligne à grande vitesse vers l'ouest et l'est. Les temps de parcours vers Paris seraient alors de 3h20 au départ de Toulon Centre à comparer aux 3h30 via Bandol et 3h10 au départ de Toulon Nord (auquel il convient d'ajouter 35 mn pour le transport depuis le centre de Toulon).

DES REPONSES DIFFERENTES SUIVANT LES SCENARIOS

Les scénarios "Nord Arbois - A8 - Toulon Nord-Nice" et "Sud Arbois - A8 - Toulon Nord-Nice" sont sensiblement identiques sauf au droit du raccordement sur la LGV Méditerranée.

Ils imposent pour les TGV interrégions un passage par la gare Saint-Charles à Marseille avec les contraintes liées au rebroussement.

Les pertes de temps peuvent être estimées entre 25 et 30 mn suivant les scénarios pour les TGV au départ de Nice et desservant Toulon.

Par ailleurs, ce type d'organisation impose aux trains de procéder à un aller-retour inutile et pénalisant entre la gare Saint-Charles et le raccordement sur la LGV Méditerranée.

Le scénario "Sud Arbois - Marseille - Nord Toulon - Nice" permet :

- d'inscrire la LGV PACA en prolongement de la LGV Méditerranée en desservant en ligne les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice.
- une desserte de Toulon - Centre vers Paris en 3H30 (contre 4H05 actuellement) via Bandol et en 3H20 via Toulon Nord.
- grâce à la création d'une nouvelle gare TGV à Marseille d'éviter le rebroussement de Saint-Charles, ce qui ne pénalise le temps de parcours que de 5 mn par rapport à un train direct.
- d'améliorer la desserte de l'Ouest de l'agglomération toulonnaise par la réalisation d'un shunt à Aubagne raccordant la ligne existante à la ligne à grande vitesse.
- de satisfaire les attentes de Nice et de la Côte d'Azur en temps de parcours vers Paris et d'améliorer ceux pour les TGV interrégions et internationaux.

SEUL LE SCENARIO "SUD ARBOIS - MARSEILLE - NORD TOULON - NICE" REpond DE MANIERE SATISFAISANTE AUX ATTENTES DU DEPARTEMENT DU VAR.

UN RAPPROCHEMENT SOUHAITABLE DE LA GARE TGV DE TOULON NORD

Le positionnement de la gare nouvelle TGV de Toulon Nord envisagé par RFF excentré à une vingtaine de kilomètres du cœur de l'agglomération toulonnaise, soit 30 à 35 mn de trajet n'est toutefois pas totalement satisfaisant en terme de chalandise et de satisfaction des besoins des usagers.

Le rapprochement de la gare TGV au plus près du cœur attractif de

l'agglomération avec un infléchissement vers le sud du scénario "Sud Arbois - Marseille - Toulon - Nice" serait de nature à répondre aux attentes du Conseil Général du VAR :

- préservation du patrimoine viticole de la plaine de Cuers.
- localisation d'une gare nouvelle facilement accessible par les transports collectifs.
- accroissement du potentiel de clientèle.
- confortement de développement économique et touristique de l'agglomération toulonnaise.

La faisabilité technique et financière de cette variante méritera d'être étudiée en étroite liaison avec Réseau Ferré de France, maître de l'ouvrage du projet.